Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 26.

(Nr. 9692.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Mecklenburg-Schwerin wegen Herstellung einer Eisenbahn von Rostock über Sülze nach Tribsees. Vom 31. März 1894.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin haben zum Zweck einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Rostock über Sülze nach Tribsees zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath D'Avis,

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin:

Allerhöchstihren Ministerialrath von Pressentin,

welche unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation den nachstehenden Staatsvertrag vereinbart haben.

Artikel 1.

Die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung beabsichtigt, eine Eisenbahn von Rostock über Sülze nach Tribsees für eigene Rechnung auszuführen, sobald die vom Mecklenburgischen Landtage für den Beginn des Baues gestellte Bedingung der freien Hergabe des zum Bau der Bahn erforderlichen Grundes und Bodens seitens der Adjazenten erfüllt sein wird.

Die Königlich Preußische Regierung gestattet nach Maßgabe der nachstehenden näheren Bestimmungen der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Regierung den Bau und Betrieb dieser Bahn innerhalb ihres Staatsgebiets.

Ausgegeben zu Berlin den 6. September 1894.

Artikel 2.

Die Bahn soll in Rostock an die dort mündende Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn, in Tribsees an die zum Bau in Aussicht genommene Eisenbahn in der Richtung auf Grimmen und Greifswald, sobald solche zur Ausführung kommen wird, direkten Schienenanschluß erhalten.

Sie soll mit normaler Spur (1,435 Meter Spurweite) und so hergestellt werden, daß ein direkter Wagenübergang von und nach den Anschlußbahnen in Rostock stattfinden kann und in Tribsees offen gehalten wird.

Der Großherzoglichen Regierung bleibt freigestellt, dem Bahnkörper und den Kunstbauten die für zwei Gleise erforderliche Breite zu geben und zur Ausführung des zweiten Gleises nach eigenem Ermessen zu schreiten.

Im Uebrigen kann der Bau und Betrieb der Bahn nach Maßgabe der Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und den dazu künftig ergehenden ergänzenden oder abändernden Bestimmungen eingerichtet werden.

Die Feststellung der sämmtlichen Bauentwürfe sowie die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge einschließlich der Dampfwagen steht, vorbehaltlich der Zustimmung der Königlich Preußischen Regierung sowohl bezüglich der Führung der Linie innerhalb des Preußischen Staatsgebiets wie insbesondere bezüglich der Lage der Station Tribsees, der Großherzoglich Mecklenburgischen Regierung allein zu.

Die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegen, Brücken, Uebergängen, Triften, Einfriedigungen und Wasserzügen (Vorfluth- und Entwässerungsanlagen), sowie die Anlage von Sicherheitsstreifen betreffen, bleibt der Königlichen Regierung innerhalb ihres Gebiets vorbehalten.

Sollte nach Fertigstellung der Bahn die Anlage neuer Wasserdurchlässe, Staats- oder Vizinalstraßen, welche die geplante Eisenbahn kreuzen, innerhalb des Preußischen Staatsgebiets von der Königlichen Regierung für erforderlich erachtet werden, so wird zwar Mecklenburgischerseits gegen die Ausführung derartiger Anlagen keine Einsprache erhoben werden, es müssen aber in derartigen Fällen von der Königlichen Regierung alle erforderlichen Maßregeln getroffen werden, damit weder durch die neue Anlage der Betrieb der Eisenbahn gestört wird, noch auch daraus der Eisenbahnverwaltung ein anderer Aufwand erwächst als der für die eventuell erforderliche Bewachung der neuen Uebergänge.

Im Uebrigen soll die gesammte Bahn von Rostock bis Tribsees sowohl in ihrer baulichen Ausführung als in ihren Betriebseinrichtungen als eine einheitliche Anlage gelten und die Behandlung derselben innerhalb beider Staatsgebiete eine gleichmäßige sein.

Artikel 3.

Der Großherzoglich Mecklenburgischen Regierung wird auf Preußischem Staatsgebiete das Enteignungsrecht bewilligt.

Artikel 4.

Alle Entschädigungs- und sonstigen privatrechtlichen Ansprüche, welche aus Anlaß des Baues der Bahn auf Preußischem Staatsgebiete erhoben werden, hat die Großherzoglich Mecklenburgische Regierung zu vertreten.

Artikel 5.

Die Königlich Preußische Regierung wird der Verkehrsentwickelung von und nach der geplanten Bahn bereitwillige Förderung zu Theil werden lassen und insbesondere, soweit thunlich, dahin wirken, daß auf etwa zu erbauenden Bahnen ihres Gebiets von und nach der Tribsees-Rostocker Eisenbahn keine höheren Tarifeinheiten berechnet werden, als von und nach den übrigen anschließenden Bahnen, und daß auch in Bezug auf die Errichtung von Vereinstarifen, durchgehende Expeditionen und Durchgehen der Wagen ohne Umladung eine gleichmäßige Behandlung stattfindet.

Artikel 6.

Die Genehmigung der Tarife sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne steht — unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs — der Großherzoglich Mecklenburgischen Regierung allein zu. Etwaige besondere Wünsche der Königlich Preußischen Regierung wird hierbei die Großherzoglich Mecklenburgische Regierung thunlichst berücksichtigen. Auch gilt als vereinbart, daß zwischen Tribsees und Rostock in jeder von beiden Richtungen täglich mindestens zwei Züge mit Personenbeförderung gefahren werden und daß in den Tarifen für die Strecke im Königlich Preußischen Gebiete keine höheren Einheitssätze in Anwendung kommen sollen, als für die Strecke im Großherzoglich Mecklenburgischen Gebiete.

Artikel 7.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt vorbehalten, die Handhabung der ihr über die betreffende Bahnstrecke zustehenden Hoheitsrechte, die Wahrnehmung ihrer aus diesem Vertrage sich ergebenden Interessen und Gerechtsame und die etwaigen Verhandlungen mit der Bahnverwaltung einer Behörde oder einem besonderen Kommissarius zu übertragen. Die Eisenbahnverwaltung wird sich an die mit der Vertretung beauftragte Behörde oder den Kommissar in allen zu der Zuständigkeit derselben gehörigen Angelegenheiten wenden, auch denselben jede für ihre Zwecke nöthige Einsicht gestatten oder Auskunft ertheilen.

Artikel 8.

Die Landeshoheit bleibt für die Bahnstrecke im Königlich Preußischen Gebiete der Königlichen Regierung ausschließlich vorbehalten. Alle innerhalb des Königlich Preußischen Gebiets vorkommenden, in Bezug auf die Bahnanlage und den Transport auf derselben verübten Verbrechen, Vergehen und Uebertretungen sollen daher den Preußischen Behörden zur Untersuchung und Bestrafung angezeigt

und, soweit nicht allgemeine Reichsgesetze Platz greifen, nach den Preußischen Gesetzen beurtheilt werden.

Auch sollen die an der Bahnstrecke im Königlichen Gebiete zu errichtenden Hoheitszeichen nur die der Königlich Preußischen Regierung sein.

Artikel 9.

Unterthanen der Großherzoglich Mecklenburgischen Regierung, welche beim Betriebe der Bahn im Königlich Preußischen Gebiete angestellt werden, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathlandes nicht aus.

Die auf der Strecke der Bahn im Königlich Preußischen Gebiete angestellten Beamten sind rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Vorgesetzten, im Uebrigen aber den Gesetzen des Ortes unterworfen.

Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen ähnlichen Unterbeamten der Bahn innerhalb des Königlich Preußischen Staatsgebiets soll auf Angehörige des Preußischen Staates vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls geeignete Militäranwärter, unter welchen die Preußischen Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Artikel 10.

So lange die Bahn im Eigenthum und Betriebe der Großherzoglich Mecklenburgischen Regierung sich befindet, wird der Betrieb weder mit einer Gewerbesteuer noch mit einer anderen Staatsabgabe oder Staatslast belegt, noch auch eine Besteuerung zu Gunsten der Gemeinden und sonstigen korporativen Verbände zugelassen werden. Auch soll die Bahn nebst Zubehör von der Grundsteuer sowie von allen Deich- und Siellasten befreit sein.

Artikel 11.

Die Königlich Preußische Regierung behält sich das Recht vor, die innerhalb ihres Gebiets von der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Regierung hergestellte Bahnstrecke der Bahn von Tribsees nach Rostock nebst allem zu derselben zu rechnenden Zubehör nach Verlauf von dreißig Jahren, von dem Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, in Folge einer mindestens drei Jahre vorher zu machenden Ankündigung gegen Erstattung des Anlagekapitals einschließlich der während der Bauzeit aufgelaufenen vierprozentigen Zinsen sowie der Kosten für spätere Vervollständigungen und Erweiterungen zu erwerben.

Insofern zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahn gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert haben möchte, soll außerdem von dem ursprünglichen Anlagekapital nach einem durch Sachverständige zu bestimmenden Prozentsatze ein dem dermaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.

Beide Hohe kontrahirende Regierungen sind übrigens darin einverstanden, daß, falls die Königlich Preußische Regierung von dem hier vorbehaltenen An-

kaufsrechte künftig Gebrauch machen sollte, ungeachtet der Aenderung in den Eigenthumsverhältnissen der betreffenden Bahnstrecke nie eine Unterbrechung in dem Betriebe auf derselben eintreten, vielmehr wegen Erhaltung eines ungestörten einheitlichen Betriebes unter Anwendung gleicher Tarifsätze und Tarifbestimmungen für die ganze betreffende Bahnlinie zuvor eine den Verhältnissen sich anpassende geeignete Verständigung Platz greifen soll.

Macht die Königliche Regierung von dem Ankaufsrechte Gebrauch, so kann sie den Betrieb auf der angekauften Strecke an einen Privatunternehmer nur mit ausdrücklicher Zustimmung der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Regierung übertragen, falls und so lange die in Mecklenburg belegene Bahnstrecke sich im Eigenthum und Betriebe des Mecklenburgischen Staates befindet. Umgekehrt wird, falls und so lange nach etwaigem Ankaufe des Preußischen Bahntheils die Königliche Regierung den Betrieb auf letzterem selbst führt, die Großherzoglich Mecklenburgische Regierung auch ihrerseits den Betrieb der in Mecklenburg belegenen Bahnstrecke an einen Privatunternehmer ohne ausdrückliche Zustimmung der Königlich Preußischen Regierung nicht übertragen.

Artikel 12.

Für den Fall der Abtretung des Mecklenburgischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Großherzoglich Mecklenburgischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen. Im Uebrigen wird die Großherzoglich Mecklenburgische Regierung ohne Zustimmung der Königlich Preußischen Regierung die auf deren Gebiete belegene Bahnstrecke nicht veräußern, auch ohne vorgängige Verständigung mit derselben den Betrieb einem Privatunternehmer nicht übertragen.

Artikel 13.

Der gegenwärtige Vertrag erlischt, wenn nicht innerhalb einer Frist von drei Jahren, vom Tage der Ratifikationsauswechselung an gerechnet, mit dem Bau der Bahn begonnen und innerhalb einer weiteren Frist von drei Jahren die Bahn dem öffentlichen Verkehr übergeben werden sollte.

Artikel 14.

Gegenwärtiger Vertrag soll beiderseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt werden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden thunlichst bald erfolgen.

Dessen zu Urkund ist gegenwärtiger Vertrag zweifach ausgefertigt, von den Bevollmächtigten unterschrieben und mit deren Insiegeln versehen worden.

So geschehen zu Berlin, den 31. März 1894.

D'Avis. (L. S.)   von Pressentin. (L. S.)

Schlußprotokoll

zum

Staatsvertrage vom 31. März 1894.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten waren heute zusammengetreten, um zum Abschlusse und zur Vollziehung des wegen Herstellung einer Eisenbahn von Rostock nach Tribsees vereinbarten Staatsvertrages zu schreiten.

Hierbei ist in das gegenwärtige Schlußprotokoll nachstehende, mit den Vereinbarungen des Vertrages selbst gleich verbindliche Erklärung aufgenommen worden:

Zu Artikel 3.

Die Hohen vertragschließenden Regierungen sind darin einig, daß, falls die Großherzoglich Mecklenburgische Regierung sich demnächst zu einer Erweiterung der ursprünglichen Bahnanlagen durch Herstellung von Anschlußgleisen, Stationen oder zu ähnlichen Einrichtungen entschließen und insbesondere auch zur Anlage des zweiten Gleises schreiten sollte, die Königlich Preußische Regierung auch zwecks Erwerbung des zur Ausführung dieser Anlagen erforderlichen Grundes und Bodens für ihr Gebiet das Enteignungsrecht nach Maßgabe der Bestimmungen im Artikel 3 des Vertrages bewilligen wird.

Die mit dem vereinbarten Entwurfe übereinstimmend befundenen zwei Ausfertigungen des Vertrages sind hierauf von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und untersiegelt worden und es haben der Königlich Preußische Bevollmächtigte und der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Bevollmächtigte je eine Ausfertigung des Vertrages und des Schlußprotokolls entgegengenommen.

So geschehen zu Berlin, den 31. März 1894.

D'Avis. von Pressentin.

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat am 6. August 1894 stattgefunden.

Bekanntmachung.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872 (Gesetz-Samml. S. 357) sind bekannt gemacht:

1) das am 30. Mai 1894 Allerhöchst vollzogene Statut für den Reinstedt-Weddersleben-Quedlinburger Deichverband durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Magdeburg Nr. 25 S. 225, ausgegeben am 23. Juni 1894;

2) der Allerhöchste Erlaß vom 20. Juni 1894, betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts an die Stadt Cottbus zum Erwerbe der zur Erweiterung des dortigen großen Exerzierplatzes erforderlichen, in der Gemarkung Ströbitz belegenen Grundstücke, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Frankfurt a. O. Nr. 30 S. 229, ausgegeben am 25. Juli 1894;

3) der Allerhöchste Erlaß vom 23. Juni 1894, betreffend die Genehmigung von Abänderungen der §§. 15, 36 und 42 des revidirten Statuts für den Pommerschen Landeskreditverband, durch die Amtsblätter
   der Königl. Regierung zu Stettin Nr. 31 S. 217, ausgegeben am 3. August 1894,
   der Königl. Regierung zu Cöslin Nr. 32 S. 243, ausgegeben am 9. August 1894,
   der Königl. Regierung zu Stralsund Nr. 32 S. 208, ausgegeben am 9. August 1894;

4) der Allerhöchste Erlaß vom 23. Juni 1894, betreffend die Anwendung der dem Chausseegeldtarife vom 29. Februar 1840 angehängten Bestimmungen wegen der Chausseepolizeivergehen auf die im Kreise Torgau neu erbaute Chaussee von Prettin bis zur Grenze des Kreises Liebenwerda in der Richtung auf Packisch, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Merseburg Nr. 30 S. 229, ausgegeben am 28. Juli 1894;

5) das am 23. Juni 1894 Allerhöchst vollzogene Statut für die Entwässerungsgenossenschaft zu Klein-Gay im Kreise Samter durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Posen Nr. 31 S. 267, ausgegeben am 31. Juli 1894;

6) der Allerhöchste Erlaß vom 30. Juni 1894, betreffend die Anwendung der dem Chausseegeldtarife vom 29. Februar 1840 angehängten Bestimmungen wegen der Chausseepolizeivergehen auf den im Mansfelder Gebirgskreise liegenden Theil der vom Kreise Ballenstedt im Herzogthum Anhalt neu erbauten Chaussee von Radisleben nach Reinstedt, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Merseburg Nr. 30 S. 229, ausgegeben am 28. Juli 1894;

7) der Allerhöchste Erlaß vom 30. Juni 1894, betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts an die Stadt Düsseldorf zum Erwerbe mehrerer, zur Erweiterung ihres Begräbnißplatzes im Stoffeler Felde erforderlicher, in der Gemarkung Stoffeln belegener Grundstücke, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Düsseldorf Nr. 31 S. 327, ausgegeben am 4. August 1894;

8) das am 30. Juni 1894 Allerhöchst vollzogene Statut für die Entwässerungsgenossenschaft „Hängenshau" zu Rötgen im Kreise Montjoie durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Aachen Nr. 33 S. 337, ausgegeben am 26. Juli 1894;

9) das am 7. Juli 1894 Allerhöchst vollzogene Statut für die Entwässerungsgenossenschaft zu Groß-Neundorf im Kreise Neisse durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Oppeln Nr. 31 S. 269, ausgegeben am 3. August 1894;

10) die Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 31. Juli 1894, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Wittstock nach der Landesgrenze in der Richtung auf Mirow durch die Prignitzer Eisenbahngesellschaft, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Potsdam und der Stadt Berlin Nr. 35 S. 363, ausgegeben am 31. August 1894;

11) der Allerhöchste Erlaß vom 4. August 1894, betreffend die Verleihung des Rechts zur Chausseegelderhebung an den Kreis Teltow für die von ihm gebauten Chausseen 1) von der Zossen-Cummersdorfer Chaussee in der Nähe des sogenannten Schneidegrabens nach Fern-Neuendorf, 2) von Clausdorf über Wünsdorf nach Töpchin, 3) von der Zossen-Cummersdorfer Chaussee bei Mellen nach Saalow, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Potsdam und der Stadt Berlin Nr. 35 S. 363, ausgegeben am 31. August 1894.

Redigirt im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.